

# „Ohne weitere Digitalisierung wird es nicht mehr gehen“

**Bernd Jost ist Geschäftsführer von DiIT, einem Spezialisten für integrierte Softwaresysteme in der Kabelsatzproduktion.** Im Interview mit der Redaktion EPP erläutert er, warum für Hersteller von Bordnetzen kein Weg mehr an Digitalisierung und Automatisierung vorbeiführt.



Bernd Jost: „Unsere Software wurde von Anfang an für Hersteller von Kabelsätzen entwickelt.“

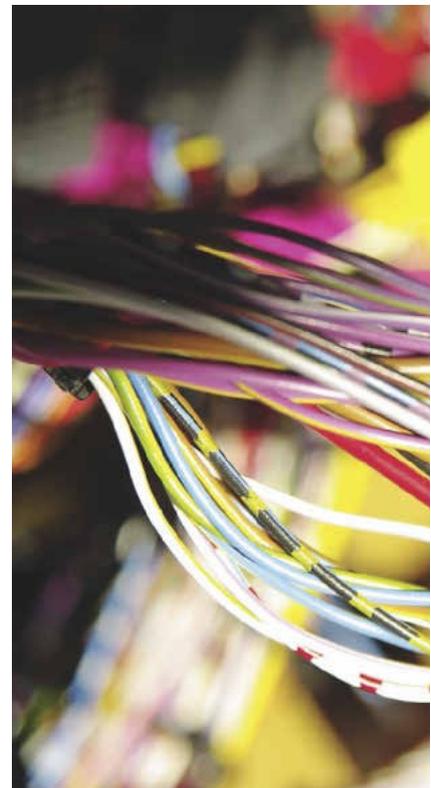
## Wo sehen Sie den USP von DiIT und wo liegen die Vorteile Ihrer Produkte im Vergleich zu Mitbewerberprodukten?

Unsere Software wurde von Anfang an für Hersteller von Kabelsätzen entwickelt. Anders als alle anderen Softwarelösungen kann sie deshalb ihre spezifischen Anforderungen gezielt erfüllen. Da sie es außerdem erlaubt, Maschinen von verschiedenen Herstellern anzubinden, haben Unternehmen maximale Flexibilität bei ihren Investitionen. Wir selbst sind schon jahrzehntelang auf diesem Markt aktiv und verfügen deshalb über eine einzigartige Branchenexpertise, die sich in unserer Software niederschlägt.

## Wo genau findet die Software ihren Einsatz und was bewirkt sie?

Unsere Lösung 4Wire CAO ist ein Manufacturing Execution System, kurz MES, für die Produktion von Kabelsätzen und Kabelbäumen. Zu den Branchen, in denen sie schwerpunktmäßig eingesetzt wird, zählt unter anderem die Automobilindustrie. Zulieferer, die Bordnetze für Autos herstellen, steuern und optimieren damit ihre Fertigungsprozesse und unterstützen Qualitätssicherung und Rückverfolgbarkeit.

Die Digitalisierung der Kabelsatzproduktion unterstützt Qualitätssicherung und Rückverfolgbarkeit.



## Was ist Stand der Digitalisierung in der Kabelsatzbranche?

Zumindest für den Bereich der Bordnetze muss man feststellen, dass sie noch nicht sehr weit fortgeschritten ist. In anderen Branchen ist es heute schon gängige Praxis, Entwicklung, Fertigung und Montage durchgängig mit Software-Systemen zu steuern und zu dokumentieren. Die Bordnetzbranche ist davon momentan noch weit entfernt. Der Grund dafür liegt in ihren Herstellungsprozessen, die Stand heute noch zu nahezu 90 Prozent manuell erfolgen. Die Folgen sind, dass die Fertigung nicht eingriffssicher, nicht qualitätsgesichert, nicht durchgängig dokumentiert und auch nicht einhundertprozentig rückverfolgbar ist.

## Welche Bedeutung haben Qualität und Traceability?

Sie haben eine extrem hohe Bedeutung. Das Bordnetz wird zunehmend das Backbone für ein Auto und äußerst sicherheitsrelevant. Die Gründe dafür liegen in der Elektrifizierung und vor allem der Tatsache, dass immer mehr Funktionalität über das Bordnetz gesteuert wird. Auf ihre Hersteller kommen deshalb von Seiten der OEM ganz neue Anforderungen in Sachen Qualität und Rückverfolgbarkeit zu. Diese Anforderungen können sie nur durch eine verstärkte Digitalisierung erfüllen. Nur dann sind sie in der Lage, die nötigen Daten zu liefern und die Qualität ihrer Produkte kontinuierlich zu überwachen und zu optimieren.

## Sehen Sie Automatisierung als Notwendigkeit zum Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit?

Absolut. Eine weitere Automatisierung der Herstellungsprozesse ist die zwingende Voraussetzung für die erforderliche Digitalisierung. Anders ist eine zuverlässige Datenerhebung und -verarbeitung nicht zu erreichen. Eine grundlegende Basis für die Automatisierung wiederum stellt das „Design for Manufacturing“ dar. Die Bordnetze müssen langfristig so konstruiert werden, dass sie sich überhaupt automatisiert herstellen lassen.

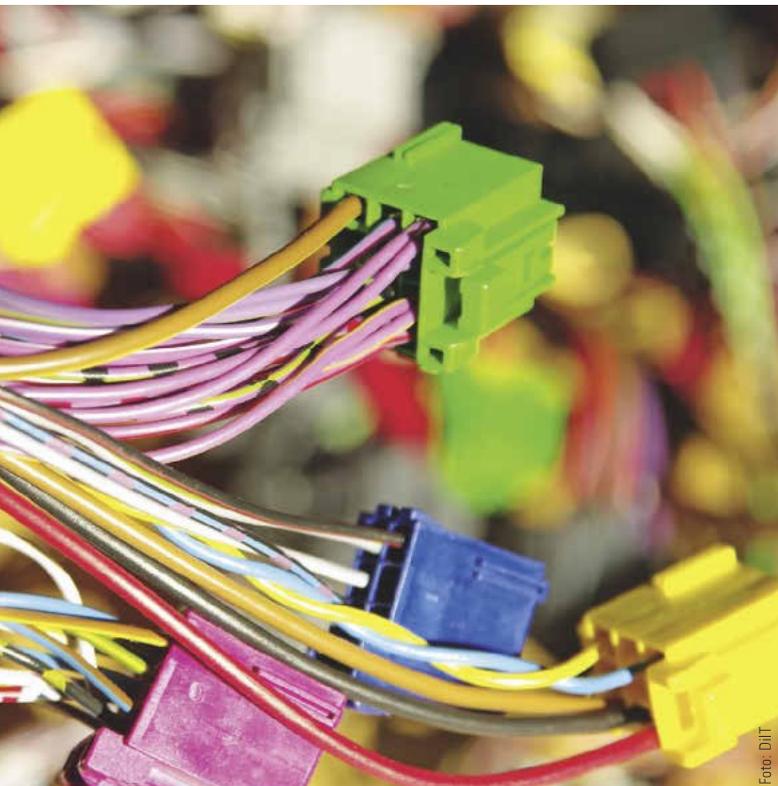


Foto: DiIT

„Eine weitere Automatisierung der  
Herstellungsprozesse ist die  
zwingende Voraussetzung für die  
erforderliche Digitalisierung.“

Bernd Jost

### Wo sehen Sie Unterschiede der Märkte in Deutschland, in Europa und weltweit?

Im Prinzip sehen Bordnetze seit vielen Jahren gleich aus, Unterschiede gibt es aber in der Herstellung. Wohl jeder in Deutschland kennt die Fahrzeugkonfiguratoren, mit denen sich Autos individuell zusammenstellen lassen. Eine Folge davon ist, dass auch praktisch jedes Bordnetz individuell gebaut wird. Für die Hersteller bedeutet das im Prinzip Losgröße 1 bei der Montage der Bordnetze. Während dieses Vorgehen in Deutschland der Normalfall ist, findet es sich europaweit nur teilweise, in den USA und Japan ist es dagegen eher unbekannt.

### Wie wird sich der Markt Ihrer Meinung nach weiterentwickeln, wo sehen Sie die „großen“ Herausforderungen?

Durch das autonome Fahren werden Komplexität und Bedeutung der Bordnetze weiter zunehmen – und auch die Anforderungen an ihre Sicherheit. Im Kontext des autonomen Fahrens verlagert sich nämlich die Haftung vom Fahrer des Autos auf seinen Hersteller, dessen Zulieferer und sogar einzelne Individuen innerhalb der Wertschöpfungskette. Mit der heutigen Art, Bordnetze zu fertigen, werden sich die damit einhergehenden Sicherheitsbedürfnisse ganz bestimmt nicht mehr erfüllen lassen.

### Gab es Veränderungen als DiIT Teil der Schleuniger Gruppe Anfang 2017 wurde?

Es haben sich vor allem neue Möglichkeiten für uns eröffnet. Durch die weltweite Präsenz von Schleuniger konnten wir unser Geschäft ebenfalls internationalisieren. So sind heute an Schleuniger-Standorten in Mexiko und China Mitarbeiter von uns im Einsatz, die unsere Kunden direkt vor Ort betreuen. Außerdem haben wir durch Schleuniger einen besseren Kundenzugang und sind noch näher an den technologischen Entwicklungen der Branche. Deshalb war die Übernahme ein echter Glücksfall für DiIT.

**Herr Jost, besten Dank für Ihre Zeit und das Gespräch.**

[www.diit.de](http://www.diit.de)



Foto: DiIT

Die Software erlaubt es, Maschinen von verschiedenen Herstellern anzubinden, so dass Unternehmen maximale Flexibilität bei ihren Investitionen haben.